

## 炭素繊維市場

### テイクオフ

4

#### 量産車に採用

これまでレーシングカーやスーパーカーなど、超高級車に用途が限られていた炭素繊維。だが、今後は1000万円を切る量産車に本格的な採用が予想され、国内の中小加工メーカーにも炭素繊維の加工事業に参加できる機会が広がりそうだ。

レーシングカー分野で草分け的な中小加工会社は、

チャレンヂ（埼玉県狭山市、坂下正人社長、04・2900・2111）だ。

炭素繊維強化プラスチック（CFRP）製のコンセプトカー「MOMA」の製作でも知られる。

#### 用途を提案

同社創業者で前社長の中村敬佳顧問は「レーサーになりたかった」という大の車好き。10代のころ、アルバイト先の近くにあったレ

## チャレンヂの創意工夫



# 成形時間短く、部材量産

レーシングカー工場で「社長発したプレス成形法「PCM」に直談判して働いた」（中 M 工法）の普及に力を注

ぐ。材料裁断、プリフォーム（中間基材）、プレスと工程数が少なく、成形作業時間は10分程度で済む。日産自動車の高級スポーツ車「NISSAN GT-R」14年モデルでは、外板部材にPCM工法で製作したトランクリッドが初採用された。プレス機を用いた圧縮成形の工程で成形時間を短縮し、自動車向け部材の量産を可能にした。

現在、炭素繊維成形の主流は高温・高圧で焼き固める成形設備であるオートク

チャレンヂが製作したコンセプトカー「MOMA（モマ）」  
▲……………  
村顧問）ほど。  
2012年に三菱レイヨングループに入り、高級スポーツ車の用途へ提案を広げている。  
現在、三菱レ

イオンと共同開発している。現在、炭素繊維成形の主流は高温・高圧で焼き固める成形設備であるオートク

レイプ成形（AC）だ。炭素繊維の物性を最大限引き出せるものの、6時間程度かかるため量産に適さない。  
中村顧問は「ACは熟練者の作業に頼る部分が多い」とし、手作業の工程を機械化するPCM工法に期待は膨らむ。

後継者問題  
実はチャレンヂが三菱レイオン傘下となった背景に  
今後、ますます自動車に適用が見込まれる炭素繊維。チャレンヂにも新たな依頼が寄せられているが、「レーシングカー向けの取り組みが、なかなかできない」と中村顧問は苦笑す

（木曜日に掲載）